

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3161
des Abgeordneten Daniel Münschke (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/8652

Grenzüberschreitender Güterverkehr durch Brandenburg

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Wirtschaftsverkehr und Gütertausch sind Voraussetzung für wirtschaftliche Aktivitäten und die Versorgung der Bevölkerung. Mit einem langfristig stabilen Anteil von rund 30 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen hat der Wirtschaftsverkehr in Brandenburg eine hohe Bedeutung. Mit einem Anteil von über 87 Prozent spielt der Straßengüterverkehr im Land Brandenburg die dominierende Rolle. Der Anteil des Schienengüterverkehrs liegt bei rund 15 Prozent und entspricht in etwa dem Modal Split auf Bundesebene.¹

Auf der Seite des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung ist zu lesen, dass „nach der Prognose des Bundes [...] der grenzüberschreitende Güterverkehr überproportional und davon der Transitverkehr am stärksten [wächst]. Den dominanten Teil der Verkehrsleistung auf der Straße stellen die Sattelzugverkehre mit rund 85 Prozent der Straßengüterverkehrsleistung dar. Es wird erwartet, dass dieser Anteil bis 2030 noch steigt.“²

Damit geht die Bundesregierung von einer deutlichen Zunahme des Güterverkehrs bis zum Jahr 2030 aus. Gleichzeitig sollen deutlich mehr Güter auf die Schiene verlagert werden.

1. Wie hoch ist nach Kenntnis der Landesregierung die Anzahl der international grenzüberschreitenden Straßengüterverkehre in den Jahren 2010 bis 2022 gewesen? (Bitte differenziert nach Jahren und nach Ein- und Durchfahrten einzeln ausweisen.)

Zu Frage 1: Die Anzahl der international grenzüberschreitenden Straßengüterverkehre ist dem Bericht des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 28.04.2023 in der Fachserie 8, Reihe 1.1 Verkehr unter dem Gliederungspunkt 1.5.1 zu entnehmen. Die Beförderungsmengen der Einfahrten von Straßengüterverkehren sind hier nach Versand und Empfang je 1 000 t untergliedert. Die Durchfahrten von inländischen Straßengüterverkehren sind als Transit erfasst. Die erfassten Daten des Statistischen Bundesamtes betreffen Daten von Fahrzeugen mit inländischer Zulassung für den Zeitraum von 2010 bis 2021. Das Land Brandenburg nimmt keine eigene Datenerhebung vor.

¹ Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030.

² Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL): Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr, <http://om.team-red.de/mil/index.php?id=11>, abgerufen am 19.10.2023.

Jahr	grenzüberschreitender Verkehr <i>international transport</i>		Durchgangsverkehr <i>transit</i>
	Versand <i>loaded</i>	Empfang <i>unloaded</i>	
1 000 Tonnen / <i>tons</i>			
2010	67.902	52.182	1.955
2011	70.305	51.018	1.664
2012	65.595	47.797	1.143
2013	63.608	47.564	1.181
2014	64.358	45.556	988
2015	62.567	44.494	1.726
2016	64.198	45.729	1.911
2017	62.916	44.229	1.596
2018	62.620	42.783	1.478
2019	58.001	40.178	1.649
2020	55.810	36.504	1.616
2021	58.620	38.284	1.524

Quelle: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Publicationen/Downloads-Querschnitt/verkehr-aktuell-pdf-2080110.pdf?__blob=publicationFile

2. Wie hoch ist die Anzahl der international grenzüberschreitenden Schienengüterverkehre in den Jahren 2010 bis 2022 gewesen? (Bitte differenziert nach Jahren und nach Ein- und Durchfahrten einzeln ausweisen.)

Zu Frage 2: Die Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sind dem Bericht des Statistischen Bundesamtes (Destatis) vom 28.04.2023 in der Fachserie 8, Reihe 1.1 Verkehr unter dem Gliederungspunkt 1.1.1 zu entnehmen. Die Beförderungsmengen sind für Einfahrten des grenzüberschreitenden Verkehrs in Versand und Empfang unterteilt und die Durchfahrten als Transit angegeben. Das Land Brandenburg nimmt keine eigene Datenerhebung vor.

	grenzüberschreitender Verkehr <i>international transport</i>		
Jahr	Versand <i>loaded</i>	Empfang <i>unloaded</i>	Durchgangsverkehr <i>transit</i>
1 000 Tonnen / <i>tons</i>			
2010	45.117	52.089	16.437
2011	46.256	56.323	14.957
2012	45.286	58.226	15.512
2013	45.530	62.919	17.817
2014	45.888	61.889	18.538
2015	47.500	57.983	20.160
2016	45.543	53.752	19.606
2017	43.315	50.642	18.665
2018	44.647	50.346	14.697
2019	45.913	55.088	14.535
2020	42.837	50.878	18.122
2021	48.907	57.462	19.191
2022	48.119	56.756	22.092

Quelle: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Publikationen/Downloads-Querschnitt/verkehr-aktuell-pdf-2080110.pdf?__blob=publicationFile

3. Welche Wachstumsprognosen gibt es nach Kenntnis der Landesregierung für den internationalen grenzüberschreitenden Straßengütertransport in Brandenburg bis zum Jahr 2030?
4. Welche Wachstumsprognosen gibt es nach Kenntnis der Landesregierung für den internationalen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in Brandenburg bis zum Jahr 2030?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Über Wachstumsprognosen für den internationalen grenzüberschreitenden Straßengütertransport und den internationalen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr in Brandenburg führt das Land Brandenburg keine Datenerhebung durch. Das Bundesamt für Statistik differenziert in den Wachstumsprognosen nicht nach Bundesländern.

5. Welche konkreten Strategien oder Maßnahmen werden durch die Landesregierung erörtert, um den internationalen grenzüberschreitenden Straßengütertransport auf den Schienentransport umzustellen (auch im Hinblick auf den Europäischen Güterverkehrskorridor [SGV-Korridor] North Sea-Baltic)?

Zu Frage 5: Im Rahmen der Infrastrukturentwicklung für den SPNV setzt sich die Landesregierung seit langem für eine bessere grenzübergreifende Infrastruktur auf der Schiene ein. Konkret konnten erfolgreich der zweigleisige und elektrifizierte Ausbau der ABS Berlin-Stettin (Angermünde - Grenze DE/PL derzeit im Bau), der Ausbau der Ostbahn mit Zweigleisigkeit und Elektrifizierung (aktuell im Änderungsentwurf des BSWAG als potentieller Bedarf aufgenommen) und die Strecke Cottbus-Görlitz-Horka im Rahmen InvKG (zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung für 160 km/h (nicht 200 km/h!) als wichtige länderübergreifende Verbindung nach Polen (Weiterfahrt über Horka Grenze oder Görlitz) beim Bund platziert werden. Diese Verbindungen stehen dann auch grundsätzlich dem SGV zur Verfügung.

6. Sind derzeit weitere Güterverkehrszentren (GVZ) in Brandenburg angedacht oder geplant? Wenn ja, wo sollen diese errichtet werden?

Zu Frage 6: Die bestehenden Güterverkehrszentren (GVZ) haben sich in den Regionen etabliert und erfüllen ihre logistische Funktion für die Versorgung der Metropolregion und für den Warentransfer der heimischen Wirtschaft. Das Land wird im Rahmen seiner Zuständigkeit die Weiterentwicklung bzw. Erweiterung der bestehenden GVZ, so dies von den jeweiligen Belegenheitskommunen initiiert würde, engagiert begleiten.